

Danziger Wirtschafts-Zeitung

Mit den Beigaben:
Mitteilungen der Industrie- und Handelskammer zu Danzig. Polnische Wirtschaftsgesetze in deutscher Übertragung. Danziger Juristen-Zeitung

Herausgeber: Industrie- und Handelskammer zu Danzig :: Schriftleiter: Dr. Mau.

15. Jahrgang — Nr. 28 — 12. Juli 1935

Die DWZ erscheint wöchentlich am Freitag und kostet durch die Post bezogen im Inland 3.— Dg., im Auslande 5,— Dg. pro Monat; unter Kreuzband nach Polen 11,— Dg. und dem Ausland 12,— Dg. pro Quartal. — Einzelnummer 1,— Dg. Nachdruck nur mit Quellenangabe gestattet, der mit Verfasser gezeichneten Artikel nur mit Genehmigung des Herausgebers.

Verantwortlich für den redaktionellen Teil: Dr. Mau; für Inserate und Geschäftliche Mitteilungen: Bruno Gülsdorff, Hohenstein i./Freistaat.

Welthandel und Seeschiffahrt

Welthandel. Nur sehr zögernd löst sich der Welthandel aus seiner Erstarrung. Stets wieder neue Störungen ließen bisher keine entscheidende Besserung aufkommen. Immerhin sind die Welthandelsumsätze dem Volumen nach nunmehr um etwa 6 v. H. größer als vor zwei Jahren und haben den Stand von Anfang 1932 erreicht. In jüngster Zeit scheint die Entwicklung wieder günstiger zu verlaufen. Die Umsätze, die in der zweiten Hälfte des vorigen Jahres nur ungefähr den Vorjahrsstand behaupteten, sind im ersten Vierteljahr 1935 etwas größer als vor einem Jahr. Die im ganzen enttäuschende Welthandelslage wird dadurch noch verschärft, daß die Preise im Einfuhr- und Ausfuhrgeschäft ständig weiter sinken. Infolgedessen ist der Wert des Welthandels fast ohne Unterbrechung bis heute zurückgegangen und erreichte im ersten Viertel dieses Jahres mit ungefähr einem Drittel des Wertes von 1928 den tiefsten bisherigen Stand.

Der andauernde Preisfall zeigt die Schärfe des Konkurrenzkampfes, der um das eingeengte, mit künstlichen Hilfsmitteln jeglicher Art abgesperrte Weltabsatzfeld geführt wird. Alle Bemühungen zur Stärkung der nationalen Produktivkräfte, zur Selbstversorgung aus heimischer Scholle und heimischer Arbeit können die Abhängigkeit vom Ausland zwar mildern, aber nicht aus der Welt schaffen. Jede Volkswirtschaft ist gezwungen, einen Teil ihrer Produktion auszuführen, um dafür unentbehrliche Auslandswaren eintauschen zu können. Trotz aller künstlichen Hemmungen, die den Preis als Regulator der internationalen Warenbeziehungen ausschalten sollen, hat die Preisstellung immer noch entscheidende Bedeutung für den Auslandsabsatz. Wenn die Volkswirtschaften sich in einem solchen Maße wie heute gegeneinander abschließen, so können dadurch große Unterschiede im Preisniveau erzeugt und für längere Zeit aufrechterhalten werden. Das erhöht aber die

Anteile wichtiger Länder[1]) am Welthandel v. H.	Einfuhr				Ausfuhr			
	1931	1932	1933	1934	1931	1932	1933	1934
Länder mit freier Goldwährung								
Belgien	3,2	3,3	3,3	3,2	3,5	3,3	3,5	3,4
Frankreich	8,1	8,5	9,0	7,6	6,5	6,3	6,4	6,4
Niederlande	3,7	3,8	3,9	3,5	2,9	2,8	2,6	2,6
Schweiz	2,1	2,4	2,4	2,3	1,4	1,2	1,4	1,4
Niederl. Indien	1,2	1,1	1,1	1,0	1,6	1,8	1,7	1,8
Insgesamt	21,7	23,0	24,0	21,6	18,9	18,9	19,2	19,4
Länder mit Devisenbewirtschaftung oder dergl.								
Deutsches Reich	7,8	8,1	8,1	8,9	12,4	11,0	10,2	9,0
Italien	3,0	3,1	3,1	3,3	2,9	2,8	2,7	2,4
Rußland (UdSSR)	2,8	2,6	1,5	1,0	2,3	2,4	2,1	2,0
Insgesamt	14,6	14,9	13,7	14,5	19,0	17,8	16,5	14,8
Länder mit Silberwährung								
Insgesamt	2,6	2,8	3,2	2,8	2,2	2,0	2,6	2,3
Niedervalutarische Länder								
Großbritannien	17,6	16,6	16,8	17,3	9,6	10,3	10,7	10,9
Dänemark	1,7	1,5	1,5	1,5	1,7	1,7	1,5	1,4
Schweden	1,8	1,6	1,5	1,7	1,5	1,4	1,6	1,8
Tschechoslowakei	1,7	1,6	1,4	1,3	2,1	1,8	1,5	1,6
Südafrikanische Union [2])	1,1	1,1	1,3	1,6	0,6	0,7	0,7	0,7
Britisch Indien	2,2	2,6	2,3	2,4	3,0	2,9	3,2	3,1
Britisch Malaya	1,2	1,1	1,1	1,4	1,2	1,1	1,3	1,8
Japan	3,9	3,9	4,0	4,4	3,9	4,0	4,1	4,4
Australischer Bund	0,9	1,3	1,4	1,7	1,7	2,1	2,6	2,1
Vereinigte Staaten von Amerika	9,9	9,4	9,3	8,2	12,9	12,8	11,7	11,4
Kanada	2,9	2,9	2,3	2,6	3,2	3,5	3,4	3,6
Argentinien	1,7	1,4	1,8	1,7	2,3	2,4	2,5	2,6
Brasilien	0,6	0,8	1,1	1,0	1,3	1,4	1,5	1,6
Insgesamt	61,1	59,3	59,1	61,1	59,9	61,3	61,7	63,5

[1]) Gruppierung nach dem Währungsstand von Ende 1934. Neustabilisierungsländer als Entwertungsländer gerechnet.
[2]) Ausfuhr ohne Gold.

internationalen Spannungen und vermag nicht zu verhindern, daß die großen Preis- und Kostenunterschiede zum Ausgleich auf dem tiefsten Niveau hinneigen. Unter dem Ausfuhrzwang versucht jedes Land für sich, auf irgendeine Weise die lebensnotwendige Ausfuhr sicherzustellen. Dieser ungeregelte Prozeß birgt die Gefahr in sich, daß auf die Maßnahmen des einen Landes die anderen stets mit Gegenmaßnahmen antworten. Versuchen die einen Länder, durch Kosten- und Preisermäßigung ihre Position im internationalen Absatzkampf zu stärken, lassen die anderen ihre Valuten den der Konkurrenzlage entsprechenden Stand finden. So hat Frankreich sein Preisniveau sehr stark gesenkt. In England dagegen sind die Ausfuhrpreise seit ungefähr drei Jahren fast unverändert geblieben; der Pfundkurs hat sich aber in dieser Zeit von 76 auf 60 v. H. der Parität entwertet. Ein Land mit hohen Preisen kann die Möglichkeiten zur Absatzerweiterung, die die gegenwärtige Weltwirtschaftslage bietet — die Mehrzahl der Volkswirtschaften befindet sich ja im Stadium des Aufschwungs oder der Erholung — nicht so ausnutzen, daß es sich an der Einfuhrzunahme eines Landes entsprechend beteiligen könnte. Kompensationsverträge oder ähnliche Abmachungen sind in einem solchen Fall unvermeidbare Notbehelfe. Auf diesem Wege können die Außenhandelsumsätze gesteigert werden. Solche Regulierungen — die im Rahmen des Welthandels bisher erst eine kleine Rolle spielen — vermögen aber die Grundschwierigkeiten nicht zu beseitigen. Sie können sogar neue Unzuträglichkeiten herbeiführen und die internationale Standortverteilung ungünstig beeinflussen.

Entsprechend der großen Bedeutung des Preises im internationalen Absatzkampf hat unter den Industrieländern Japan, das Land der stärksten Währungsentwertung und Preissenkung, die weitaus beste Ausfuhrentwicklung. Seitdem der Yen sich entwertete, ist der Ausfuhrwert um ungefähr 120 v. H., das Ausfuhrvolumen um ungefähr zwei Drittel gestiegen. Noch günstiger ist das Bild, wenn man Rohseide, die eine Sonderentwicklung aufweist und nur wenig gestiegen ist, aus der Gesamtbewegung ausschaltet. Die Ausfuhr der übrigen Waren hat sich dem Volumen nach etwa verdoppelt. Der Handelsumfang der Vorkrisenzeit ist damit weit überschritten. Erstaunliche Ausfuhrerfolge wies auch die Wirtschaft der Vereinigten Staaten nach der Devalvation auf. Zwar hat sich die Ausfuhr landwirtschaftlicher Erzeugnisse unter dem Einfluß der Landwirtschaftspolitik und geringer Ernten trotz erhöhter Preise nicht besonders gut entwickelt; sie ist dem Volumen nach sogar zurückgegangen. Die Ausfuhr der übrigen Erzeugnisse ist aber sehr stark gestiegen. Ihr Volumen hat sich in zwei Jahren ungefähr verdoppelt; freilich von einem sehr viel niedrigeren Stand aus als die japanische Ausfuhr, so daß erst etwa zwei Drittel des Vorkrisenstandes wieder erreicht sind.

In Großbritannien ist die Ausfuhr nicht in diesem stürmischen Tempo gestiegen; sie hat sich vielmehr langsam und — nach der Uebergangsperiode des ersten Entwertungsjahres — stetig gebessert. Bis zur Entwertung des Pfundes war die englische Ausfuhrlage besonders schlecht. Der Rückgang war stärker als in fast allen anderen Industrieländern; die Leistungsbilanz drohte in Unordnung zu geraten. Seit dem Tiefstand im dritten Vierteljahr 1932 hat sich dann die englische Ausfuhr bei stabilen Preisen von 84 Mill. £ auf 106 Mill. £ oder um ungefähr ein Viertel erhöht. In den letzten Monaten war die Ausfuhrentwicklung so gut, daß der verlangsamt fortschreitende Aufschwung der englischen Wirtschaft dadurch eine kräftige Stütze erhielt. Auch in der Mehrzahl der übrigen Entwertungsländer hat sich die Ausfuhr bis in die jüngste Zeit erheblich gebessert. Natürlich ist die Entwicklung nicht ausschließlich von der Valutagestaltung und von der damit gegebenen günstigen Wettbewerbslage bestimmt. Im einzelnen spielen die Absatzverhältnisse für die Spezialprodukte der Länder häufig die ausschlaggebende Rolle. So ist die Ausfuhr Australiens seit 1934 scharf zurückgegangen, da sich der internationale Wollhandel erheblich verminderte. Wenig günstig ist die Ausfuhrlage Dänemarks, da England die Einfuhr aus Dänemark erschwert und für die Belieferung des Lebensmittelmarktes in starkem Maße die heimische Landwirtschaft und die Empireländer heranzieht. Seit einigen Monaten hat sich jedoch eine Wendung zum Besseren vollzogen; die Ausfuhr Dänemarks ist wieder über den Vorjahrsstand gestiegen.

Im Gegensatz zu der anhaltenden Ausfuhrbelebung in den Entwertungsländern steht der harte Kampf der Goldwährungsländer um die Aufrechterhaltung ihrer Ausfuhr. Hatte dieser Kampf für die Länder, die auf aktive Konjunkturpolitik verzichteten, bis ins Jahr 1934 noch den Erfolg, daß der Anteil an der Weltausfuhr behauptet werden konnte, so scheint neuerdings die Kampfkraft erheblich geschwächt zu sein. Besonders die Ausfuhr Frankreichs ist scharf gesunken. Sie lag im ersten Jahresdrittel 1935 um etwa 10 v. H. unter dem Vorjahr. Dieser Rückgang ist erheblich stärker als die Verminderung der deutschen Ausfuhr (Januar bis Mai 1935 um etwa 6 v. H. gegenüber dem Vorjahr).

Wie abhängig auch heute noch der Welthandel von der Binnenkonjunktur der einzelnen Volkswirtschaften ist, zeigt die Einfuhrentwicklung in den verschiedenen Ländern. Wirtschaftsbelebungen bringen zwangsläufig erhöhten Bedarf an ausländischen Erzeugnissen mit sich. Lediglich die übermäßigen Hemmungen, die der Entwicklung des internationalen Warenaustausches entgegengesetzt werden, verhindern, daß sich diese Kräfte stärker als bisher durchsetzen, zum Nutzen jedes einzelnen Gliedes der Weltwirtschaft. Denn die Ausfuhrzunahme, die mit einer Einfuhrerhöhung zum Ausgleich der Zahlungsbilanz einhergehen müßte, kann nur unter großen Schwierigkeiten erreicht werden.

Trotzdem hat sich in vielen Ländern die Einfuhr bereits nennenswert erhöht. Englands Einfuhr ist dem Volumen nach ungefähr so hoch wie vor dem Abschwung. Im Jahre 1935 ging die Einfuhr allerdings wieder erheblich zurück. Es handelt sich dabei vor allem um Wolle und Baumwolle. Es ist aber kaum anzunehmen, daß sich damit ein Tendenzumschwung anzeigt. Die Beschäftigung der Textilindustrie und ihre weiteren Aussichten sind so, daß ein Wiederausgleich des Einfuhrrückschlages erwartet werden muß. Besonders kräftig stieg die Einfuhr bis in die jüngste Zeit in der Südafrikanischen Union und im Australischen Bund. Die australische Entwicklung ist ein Beispiel dafür, wie sich die Wirtschaftslage in manchen überseeischen Ländern bereits konsolidiert hat. Denn infolge der Gegenbewegung von Einfuhr und Ausfuhr seit 1934 verschlechterte sich die Handelsbilanz beträchtlich. Ohne Schwierigkeiten konnte Australien diese Belastung der Zahlungsbilanz durch Rückgriffe auf seine Auslandsreserven ausgleichen, die es in der vorhergegangenen Zeit guter Ausfuhr angesammelt hatte.

Für die Beurteilung der künftigen Entwicklung des Welthandels ist der Tendenzumschwung in der amerikanischen Einfuhr von großer Bedeutung. Im Jahre 1934 hatten die Vereinigten Staaten von Amerika ihre Einfuhr beträchtlich eingeschränkt. Im laufenden Jahr ist die Einfuhr aber wieder erheblich gestiegen. Damit scheint der Einfuhrrückschlag endgültig überwunden zu sein. Auch die japanische Einfuhr hat neuerdings wieder besonders stark zugenommen. Die Einfuhr Deutschlands und Italiens, die sich im Verlauf des bisherigen Wirtschaftsaufschwungs kräftig erholt hatte, mußte allerdings in letzter Zeit unter dem Zwange der Devisenschwierigkeiten vermindert werden. Doch liegt sie in beiden Ländern noch erheblich über dem Krisentiefstand.

Im ganzen läßt somit die Einfuhrentwicklung in den Aufschwungsländern die Aussichten für die weitere Entwicklung des Welthandels in keinem schlechten Lichte erscheinen. Dazu kommt noch, daß in den Ländern mit stagnierender Wirtschaft der Rückgang der Einfuhr offenbar sein Ende gefunden hat oder sich doch beträchtlich verlangsamt. In Frankreich war die Einfuhr während des ersten Vierteljahrs 1935 zwar um ein Fünftel niedriger als im Vorjahr, gegenüber dem letzten Vierteljahr 1934 ist sie jedoch nicht mehr gesunken.

Wenn nun auch Hoffnungen auf etwas stärkere Belebung des Welthandels berechtigt sein mögen, so kann man doch die bloße Dynamik der weltwirtschaftlichen Kräfte nicht für ausreichend halten, das Weltwirtschaftsgefüge wieder zu festigen. Ebenso wie politische und wirtschaftspolitische Eingriffe die Welthandelsschwierigkeiten aufs äußerste verschärft haben, so muß durch Verständigung und gemeinsames Handeln in der Welt der Weg für die Besserung frei gemacht werden. Dazu ist auch eine Einigung über die Neuordnung und Stabilisierung der Währungen notwendig.

Seeschiffahrt. Auf die Erholung vom Frühjahr und Sommer vorigen Jahres ist seit Herbst in den meisten Zweigen und Verkehrsgebieten der Seeschiffahrt wieder eine Abwärtsbewegung gefolgt. Sie hat sich bisher allerdings in engen Grenzen gehalten, so daß die Lage zur Zeit etwas besser ist als im Frühjahr vorigen Jahres.

Die Güterverschiffungen, die im Vorjahre zeitweise recht hoch waren, sind fast wieder auf den tiefsten Stand der letzten Jahre zurückgegangen. Nur die Verschiffungen von Eisenerzen und Mineralölen haben ihren großen Umfang behauptet. Starke Einbußen hatte der Verkehr in den Weltkanälen zu verzeichnen. Im Panamakanal war der Rückgang in der Fahrtrichtung Atlantik stärker als in der entgegengesetzten Richtung. Die Schrumpfung im Süd-Nord-Verkehr des Suezkanals ist weit schärfer als saisonüblich, da die Rohstoffbezüge wichtiger europäischer Länder sich erheblich verminderten. Weiterhin günstig entwickelte sich dagegen der Verkehr in der Nord-Süd-Richtung, da sich die Absatzverhältnisse für Industriewaren in Australien und einigen ostasiatischen Gebieten gebessert haben. Daneben war aber auch von großer Bedeutung, daß Rußland (UdSSR.) im Fernen Osten Rohstoffvorräte ansammelt.

Infolge des rückläufigen Güterverkehrs mußten die Reedereien in allen Ländern — mit Ausnahme von Norwegen, dessen Tankschiffahrt noch gut beschäftigt ist — zu Verkehrseinschränkungen greifen, so daß der Schiffsverkehr wieder etwa auf den Stand des Vorjahrs zurückging. Trotzdem wurde ein kleiner Teil der aufgelegten Schiffe wieder in Fahrt gesetzt, da die Schiffahrtspolitik mehrerer Länder hierzu einen Anreiz bot. Die aufgelegte Tonnage verminderte sich außerdem durch Abwrackungen. Ferner kauften Länder, die dank niedriger Betriebskosten auf die Dauer erfolgreich konkurrieren zu können glauben, in größerem Umfang alte Schiffe an. In Sonderheit waren es Griechenland und Rußland (UdSSR.), die ihren Schiffsbestand mit überalterter Tonnage vergrößerten und im Wettbewerb auf mehreren Verkehrsgebieten die Frachtraten drückten.

Da der Güterverkehr weniger stark zurückging als der Schiffsverkehr, ist der Ausnutzungsgrad der in Fahrt befindlichen Tonnage noch besser als im Vorjahre. Gleichzeitig sanken jedoch die Frachtsätze auf einen um diese Jahreszeit noch nicht

Zur Konjunkturentwicklung in der Seeschiffahrt	Angefangene Schiffsbauten [1])	Abwrakkungen	Schiffsverkehr [2])	Massengüterverkehr [3])	Ausnutzungsgrad der fahrenden Tonnage	Frachtraten nach Economist	Frachtraten nach Stat. Reichsamt
	1000 BRT.		Mill. NRT.	Mill. t	1927—1929 = 100	1913 = 100	
1932 1. Vierteljahr	80	.	166,6	38,2	81,9	78,6	72,9
2. „	70	.	179,1	41,0	81,8	75,3	70,9
3. „	43	.	186,5	38,4	73,7	71,2	64,7
4. „	84	.	178,2	40,6	81,4	76,6	65,9
1933 1. Vierteljahr	141	460	166,7	36,6	78,8	74,9	66,3
2. „	121	386	185,7	38,0	73,1	70,5	63,3
3. „	111	572	199,3	42,5	76,2	71,4	60,9
4. „	145	431	184,0	42,6	82,7	73,8	61,9
1934 1. Vierteljahr	461	454	174,1	37,0	75,9	73,5	60,9
2. „	273	499	194,5	43,0	78,8	71,8	58,3
3. „	258	262	205,3	45,9	79,9	75,9	59,3
4. „	203	318	190,5	43,4	81,5	74,5	59,2
1935 1. Vierteljahr	322	335	174,0	38,3	78,6	70,8	57,0
Veränderungen in v.H Jan.—März 1935 gegen Jan.—März 1934	*— 30,2*	*— 26,2*	*— 0,1*	*+ 3,5*	*+ 3,6*	*— 3,7*	*— 6,4*

[1]) Nach Lloyds Register; Schiffe mit 100 BRT. und darüber. — [2]) Ein- und ausgehender Schiffsverkehr der wichtigsten Schiffahrtsländer. — [3]) Massengüterverkehr von 66 Gütern und Verkehrsstrecken.

verzeichneten Tiefstand. Durch großzügige Gewährung von staatlichen Fahrtprämien wurde die sich hieraus ergebende Rentabilitätsverschlechterung zum Teil wieder ausgeglichen. Im April haben sich die Frachtsätze durch Abschluß von Mindestratenabkommen für gewisse Verkehrsgebiete wieder etwas befestigt, so vor allem im La Plata-Gebiet durch ein Abkommen zwischen britischen, griechischen und jugoslavischen Trampreedereien bei gleichzeitigem Verbot einer Entsendung von Ballasttonnage dorthin. Die Frachtratensenkung seit dem Herbst kann weitgehend auf die verstärkte Subventionspolitik zurückgeführt werden. Ein Teil der aufgelegten britischen Schiffe wurde allein auf die Ankündigung von Subventionen hin wieder in Fahrt gesetzt.

Ein Verfall des Frachtenmarktes zeigte sich nicht nur in der Trampschiffahrt, auch die Linienschiffahrt mußte ihre Tarife senken. Selbst in dem noch lebhaften Ostasien- und Australienverkehr war eine Ermäßigung der Frachtsätze nicht zu umgehen. Im Gegensatz zu der Tramp- und Linienschiffahrt hat sich die verhältnismäßig günstige Lage in der Tankschiffahrt halten können. In diesem Schiffahrtszweig hat sich der im vorigen Jahre errichtete Weltpool zur Zufriedenheit aller Vertragspartner bewährt. Die Frachtraten bewegen sich hier auf einem um etwa 50 bis 60 v. H. erhöhten Stand.

Die anhaltend schwierige Lage in den meisten Zweigen der Seeschiffahrt hat selbst in jenen Ländern den Gedanken staatlicher Unterstützung aufkommen lassen, die bisher eine Gesundung der Schiffahrtslage durch Selbsthilfe befürwortet haben. Nachdem im Herbst vorigen Jahres die britische Schiffahrt sich für staatliche Hilfsmaßnahmen entschlossen hatte, ist in den letzten Wochen auch die holländische Schiffahrt dem englischen Vorgehen gefolgt. Damit ist die internationale Seeschiffahrt zu einem der am stärksten subventionierten Wirtschaftszweige in der Welt geworden. Es dürfte nicht mehr lange dauern, daß auch Norwegen, das einzige noch freihändlerisch eingestellte Schiffahrtsland der Welt, zum staatlichen Schutz seiner Seeschiffahrt übergeht, denn mit dem Uebergang Großbritanniens zur Subventionspolitik hat sich auch hier die Neigung für staatliche Hilfsmaßnahmen verstärkt.

(Aus: „Die Weltwirtschaft 1935“, hersg. vom Stat. Reichsamt.)

Die Bedeutung der Wirtschaftswerbung

Von Professor Dr. Heinrich **Hunke**, M. d. R., stellv. Präsident des Werberates der deutschen Wirtschaft, Gauwirtschaftsberater des Gaues Groß-Berlin der NSDAP.

Die Werbung ist ein eigenartiges Phänomen, eine Erscheinung, die von vielen bekämpft, von einigen gekannt und von wenigen gemeistert wird.

Der praktische Wirtschaftler weiß zwar die Bedeutung der Werbung zu schätzen, er kennt ihre Notwendigkeit, er weiß aber auch um die Schwierigkeiten, die die Werbung der Konkurrenz ihm bereitet, und ist infolgedessen in vielen Fällen gegen die Werbung selbst eingestellt. Die Nationalökonomen wissen, wie die Literatur lehrt, mit der Erscheinung der Werbung auch recht wenig anzufangen. Schon der Begriff der Werbung zerrinnt ihnen unter den Fingern.

Es könnte daher interessant und notwendig erscheinen, sich einmal in tiefgründigen wissenschaftlichen Erörterungen mit dem Begriff, der Notwendigkeit und der Bedeutung der Werbung zu befassen. Ich glaube andererseits, daß die schwere Rüstung der Wissenschaft zur Erörterung der Werbung nicht notwendig ist, sondern, daß die Werbung selbst von so elementarer und unersetzlicher Bedeutung ist, daß diese von selbst einleuchtet.

Ich möchte gleich eine erste These herausstellen: Die Werbung ist so alt, wie die Welt ist, und die Wirtschaftswerbung selbst besteht so lange, wie man Güter und Dienstleistungen zum Tausch oder zum Kauf anbietet. Umfang, Methoden und Mittel der Werbung haben gewechselt. Aber daran wird grundsätzlich nichts zu ändern sein, daß es nur zwei Methoden gibt, Güter und Dienstleistungen anzubieten: einmal den harten Zwang und andererseits die Werbung, die in Aufklärung, Erziehung und suggestiver Beeinflussung besteht. Ohne Werbung werden Wirtschaft und Staat nur dann existieren können, wenn das harte Mittel des Zwanges allein ausschlaggebend sein soll.

Aus dieser Einsicht folgt eine ebenso wichtige zweite These: Die Werbung ist kein wirtschaftliches Phänomen, das irgendwie charakteristisch für eine kapitalistische Wirtschaftsauffassung ist. Man hört sehr oft den Ausspruch, daß die Werbung „kapitalistischer Auswuchs“ sei. Wenn jedoch die Werbung ausgeschaltet würde, bliebe nur das harte Mittel des Zwanges bestehen, und zum Schluß würde eine Wirtschaft vorhanden sein, die eben nur durch Zwang produzierte und konsumierte. Werbung ist daher nicht schlechthin kapitalistisch oder sozialistisch. Inhalt und Form bestimmen ihren Charakter. Deshalb können und müssen die kapitalistischen Erscheinungen aus der Werbung beseitigt werden; aber die Werbung selbst wird niemals zu entbehren sein.

Ich kann mir überhaupt nicht vorstellen, daß irgend etwas — und sei es noch so groß — bekannt werden sollte, wenn man nicht dafür wirbt. Auch die größte Erfindung muß durch eine umfassende Werbung erst bekanntgemacht werden.

Gerade der nationalsozialistische Staat, der kein Zwangsstaat sein will, sondern auf der vertrauensvollen Zusammenarbeit einer Volks- und Leistungsgemeinschaft beruht, kann die Werbung nicht entbehren. Die Werbung ist gerade für die nationalsozialistische Wirtschaft und den nationalsozialistischen Staat das unentbehrlichste Mittel. Wir kommen daher zu einer dritten These: Aus der nationalsozialistischen Volks- und Leistungsgemeinschaft ist das Mittel der Werbung nicht hinweg zu denken. Es ist im Gegenteil die Aufgabe der nationalsozialistischen Aufklärung und Erziehung, daß sich die Einzelpersönlichkeit immer mehr herausstellt, daß jeder, der etwas leistet, seine Leistung und sein Können auch anbietet, bekanntmacht und verteidigt. Es ist weiter Aufgabe der nationalsozialistischen Aufklärung und Erziehung, auch den letzten Volksgenossen mit den Leistungen unserer Kultur und Wirtschaft vertraut zu machen und ihn irgendwie in den Stand zu setzen, sich mit diesen Kultur- und Wirtschaftsgütern auseinanderzusetzen und sie selbst zu erwerben.

Man kann darüber hinaus eine vierte These aufstellen: Gerade im gegenwärtigen Augenblick sind der Werbung und besonders der Wirtschaftswerbung ganz besonders große Aufgaben gestellt. Wir brauchen nur daran zu denken, daß wir uns in einer nach Umfang und Zeit nicht abzusehenden Umbildung der Weltwirtschaft, unserer Volkswirtschaft und der Wirtschaftsgesinnung befinden. Ich erinnere nur

daran, welch riesengroße Aufgabe dadurch vor uns liegt, daß die Ernährung aus unserem eigenen Raum gesichert werden muß! Daran, welche Aufgaben uns gestellt sind durch die Verbreiterung der heimischen Rohstoffbasis, durch die notwendige Standardisierung der Nahrungsmittel, die dadurch erforderlich werdende Einführung neuer Methoden und Maschinen in die deutsche Wirtschaft! An die großen Aufgaben, die uns gestellt sind durch die Wiederanknüpfung der verlorengegangenen und abgerissenen Verbindungen mit dem Auslande! Und schließlich an die Aufgabe, die unserer harrt in bezug auf die Durchsetzung einer neuen Wirtschaftsgesinnung und eines neuen Berufsethos! Das alles kann man nicht durch harten Zwang, sondern nur dadurch ins Leben rufen, indem man unermüdlich dafür wirbt!

Und gerade deshalb ist der Werberat der deutschen Wirtschaft gegründet worden, daß diese großen Aufgaben einmal von amtlicher Stelle aus nicht auf dem Wege der Gesetze und der Polizeiverordnungen, sondern durch das Mittel der nationalsozialistischen Werbung ins Volk hinausgetragen werden.

Es ist wohl mit die größte Aufgabe des Werberates der deutschen Wirtschaft, auf propagandistischem Wege zu einer geeigneten Erzeugung anzuregen, daß deutsche Erzeugnis zu fördern, den Export zu pflegen und dadurch die Beseitigung der Arbeitslosigkeit beizutragen.

Ich gehe aber noch weiter und behaupte in einer fünften These: Auch die Gegenargumente der Gegner der Werbung widerlegen ihre Bedeutung nicht, sondern zeigen im Gegenteil, daß die Werbung eine wirkliche Bedeutung besitzt. Es gibt tatsächlich kein Gegenargument, das irgendwie die Notwendigkeit und die Bedeutung der Werbung grundsätzlich abtun könnte. Die Gegenargumente zeigen die Grenzen der Werbung auf; und natürlich hat die Werbung Grenzen.

Wenn ich zwei Argumente der Nationalökonomen herausgreifen darf: Der Nationalökonom Bücher sagt: „Die Kosten, mit welchen die Reklame das gesamte kapitalistische System belastet, haben wir als außerordentlich hoch anzusehen.“ Der Soziologe Tönnies schreibt: Reklame ist „eine unproduktive Vergeudung von Arbeit und Arbeitsmitteln für den Kampf zwischen Fabrikanten und Händlern, die einander im Erfolg ihrer Lieferungen zu übertreffen wünschen, während es dem Konsumenten zumeist gleichgültig sein wird, ob Hinz oder Kunz den besseren Absatz hat, und jedenfalls beiden die Zeche bezahlen muß, d. h. die Ware des einen oder anderen wird durch die Kosten des Krieges, wenn beide Reklame machen, verteuert.“

Was ist dazu zu sagen?

Die erste Frage muß sein: Gibt es ein besseres Mittel, das die Werbung zu ersetzen vermag? Wir haben bereits gesehen, daß es ein solches Mittel nicht gibt. Weil es aber kein besseres Mittel gibt, müssen wir die Werbung verwenden, ganz gleich wie groß ihr Nutzeffekt ist. Die Dampfmaschine haben wir eines Tages auch ins Leben gerufen und immer neu gebaut, obwohl wir wußten, daß der Nutzeffekt nicht 100prozentig war. Wir haben aber mit Recht nicht gewartet, bis der Elektromotor erfunden wurde, sondern die Dampfmaschine benutzt.

Die zweite Frage muß dahin gehen: Läßt sich der Kampf zwischen „Fabrikanten und Händlern“, d. h. Konkurrenten, so ausschalten, daß eine Wahrscheinlichkeit vorhanden ist, daß mit der Ausschaltung der Konkurrenz und Zusammenballung des Kapitals die Kapitalfehlleitung unmöglich oder verringert wird? Die Erfahrung lehrt, daß, je größer ein Werk wird, um so mehr auch die Möglichkeit einer Fehlleitung wächst. Wenn die Ausschaltung der Konkurrenz ein Allheilmittel wäre, dann müßte man sie auch auf anderen Gebieten beseitigen. Dann könnten wir es uns auch nicht mehr leisten, 10 Laboratorien für denselben Zweck einzurichten und zu erhalten, die sich aber dadurch bezahlt machen, daß durch die Rivalität der einzelnen Betriebe die Aktivität und die Möglichkeit besonderer Leistungen gesteigert wird. Es ist richtig, daß eine Werbung der Betriebe gegeneinander unproduktiv und daher falsch ist. Gerade deswegen will auch der Werberat der deutschen Wirtschaft diese Werbung beseitigen. Jeder soll und muß mit seiner eigenen Leistung werben!

Dann die Argumente der Laien: Man folgert etwa folgendermaßen:

„Der Bedarf kann nicht künstlich gesteigert werden. Liefern z. B. durch große Reklame Standard und Shell in einem Jahre 10 000 t mehr von der Gesamtmenge, so geht das auf Kosten der übrigen Benzinfirmen und Benzolfirmen.“

„Wenn Bad Eilsen seine wilde Reklame an den Bahnstrecken vervielfältigt, würde es vielleicht mehr Gäste anlocken. Kein Mensch mehr geht aber deshalb ins Bad. Der Zuzug ginge daher auf Kosten der anderen Bäder.“

„Wenn die Salem-Zigarettenfabrik die letzte freie Hauswand an den Bahnstrecken bepflasterte, so erzielte sie vielleicht einen gewissen Mehrabsatz, aber zum Schaden der anderen Hersteller. Diesen Schildern zuliebe wird an sich keine Zigarette mehr geraucht.“

Zu diesen Argumenten ist folgendes zu sagen: Der absatzsteigernde Wert der Reklame an der richtigen Stelle ist unbestreitbar. Der Verbrauch kann selbstverständlich durch Werbung gesteigert werden. Wenn überhaupt Benzin gekauft wird, wenn überhaupt ein Mensch in die Bäder hineingeht, dann nur, weil irgendwo einmal eine Werbung dafür betrieben worden ist. Wenn gerade in den letzten Jahren in Deutschland für die Verkehrsbelebung geworben ist, so können wir sagen, daß der Erfolg uns Recht gegeben hat. Und wenn es heißt: „Ja, wenn der eine Konkurrent den anderen durch die Werbung bekriegt, wird der eine den Zu- und der andere den Abgang haben. Ein Erfolg wird nicht sichtbar sein!“ —, dann möchte ich auf die politische Kämpfe des letzten Jahrzehnts hinweisen. Wir Nationalsozialisten haben zehn Jahre lang mit Erfolg um das deutsche Volk geworben. In der Hauptsache haben wir durch Wahlen nicht die anderen Parteeien zerschlagen, sondern den übrigen Teil des Volkes mobilisiert. So ist es auch in der Wirtschaft. Wenn zwei Werbung treiben, dann wird sich die Wirkung dieser Werbung nicht in einem Abspenstigmachen der Käufer erschöpfen, sondern es werden neue Käufer mobilisiert werden.

Zum Schluß eine sechste These: Weil die Werbung so wichtig ist, hat der Werberat in seinen Bestimmungen das Grundrecht des Werbungtreibenden stabilisiert, daß jeder Werbungtreibende in der Lage sein soll, von jedem Werbemittel Gebrauch zu machen. Dem Werbebedürfnis auch des kleinsten Unternehmers wird freie Entfaltung gesichert. Man kann mit Recht sagen, daß die Vorteile, die die Werberatsgesetzgebung gebracht hat, gerade in erster Linie den kleinen und mittleren Geschäftsleuten zugute kommen! Warum?

Der beherrschende Einfluß der Kapitalmacht ist mit der Durchsetzung des Grundsatzes der Preistreue in der Werbung gebrochen worden. Es ist selbstverständliche Uebung geworden, daß die Preise

von der Leistung, nicht mehr von der Kapitalmacht diktiert werden. Es war ein unhaltbarer Zustand, daß der Werbungtreibende je nach seiner Bedeutung und Tüchtigkeit durch mehr oder minder große Nachlässe seine Anzeigen billiger kaufte, dadurch zu einer Steigerung der Grundpreise führte und einen Teil seiner Reklamekosten auf den kleineren Konkurrenten abwälzte. Vergünstigungen dieser Art dürfen heute weder beansprucht noch gewährt werden. Infolgedessen kann der kleine und mittlere Unternehmer heute mit seinem Gelde entsprechend auch für sich werben.

Darüber hinaus hat der Werberat dafür gesorgt, daß die unproduktive Werbung verschwunden ist. Man braucht nur an die Beseitigung der ungeeigneten Werbeträger und Werbemittel, die Beschränkung der Messen und Ausstellungen auf ein tragbares Maß und die Senkung der Preise im Außenanschlag zu denken!

Schließlich aber, und das darf nicht unterschätzt werden, hat der Werberat der deutschen Wirtschaft die Möglichkeit, durch schnelles Zufassen in ganz kurzer Zeit Fälle kostenlos zu erledigen, die sonst vor den Gerichten Wochen und Monate gedauert haben. Er kann so dem wirtschaftlich Schwachen wirksam helfen, wenn ehrwidrige Werbung des Konkurrenten ihn zu erdrücken droht!

Die deutsche Werbung ist wieder gesund. Durch ihre Gesundung wird ihre Bedeutung noch gesteigert werden. Wegen ihrer Bedeutung aber haben wir allen Grund, darüber zu wachen, daß die Werbung nicht zerschlagen wird. Die Parole der deutschen Wirtschaft muß daher nicht lauten: Hinweg mit der Werbung, sondern

heran an die Werbung!

Vorstehender Aufsatz ist dem „Wirtschaftsblatt der Industrie- und Handelskammer zu Berlin" Nr. 16/35 entnommen.

Mitteilungen der Industrie- und Handelskammer

Verleihung von Auszeichnungen für langjährige treue Mitarbeit.

Die Industrie- und Handelskammer hat den nachstehend aufgeführten Herren, die seit 25 Jahren und darüber ununterbrochen bei der Deutschen Bank- und Disconto-Geselschaft, Filiale Danzig, tätig sind, das silberne Denkzeichen am rot-gelben Bande verliehen:

Fritz Lechtape (für 31 jährige Tätigkeit),
Wilhelm Thiel (für 30 jährige Tätigkeit),
Wilhelm Lück (für 26 jährige Tätigkeit),
Willy Bulle (für 25 jährige Tätigkeit).

Bekanntmachung.

Betr. Errichtung der Fachgruppe Grundstücks- und Hypothekenmakler.

Gemäß § 62a des Statuts der Industrie- und Handelskammer zu Danzig (Gesetzblatt für die Freie Stadt Danzig 1935 S. 624) und mit Genehmigung des Senats der Freien Stadt Danzig ist die Fachgruppe Grundstücks- und Hypothekenmakler errichtet worden.

Die Fachgruppe besitzt Rechtsfähigkeit. Die Vorschriften der §§ 27 Abs. 3, 30, 31 und 42 BGB. finden auf sie Anwendung.

Der Fachgruppe gehören alle im Freistaatgebiet ansässigen Gewerbetreibenden an, die die Vermittlung bezw. den Nachweis des An- und Verkaufs von Grundbesitz aller Art, von Hypotheken und Realforderungen, von Darlehen und Krediten, von Betrieben aller Art sowie die Vermittlung bezw. den Nachweis zur An- und Vermietung von Läden, Geschäftsräumen, Wohnungen und sonstigen Räumlichkeiten eines Grundstücks, zur An- und Verpachtung bestehender gewerblicher Betriebe, Landwirtschaften usw. ausüben. Ferner gehören der Fachgruppe selbständige gewerbsmäßige Verwalter von Häusern und Grundstücken mit Ausnahme der Stellvertreter der Hauseigentümer (Vizewirte) an.

Zweifel über die Zugehörigkeit zu dieser Fachgruppe werden von dem Präsidenten der Industrie- und Handelskammer zu Danzig entschieden.

Der Präsident der Industrie- und Handelskammer hat zum Fachgruppenleiter den Kaufmann Hans Wallat, i. Fa. Hans Wallat & Co., Danzig, Am Jokobstor 13, widerruflich ernannt.

Die Satzung der Fachgruppe wird im Staatsanzeiger für die Freie Stadt Danzig veröffentlicht.



Preisnotierungen für Getreide an der Danziger Börse.

Vom 1. bis 6. Juli 1935. Die Notierungen erfolgen in Danziger Gulden (G).

Zeit	Für 100 kg frei Waggon Danzig											
	Weizen	Roggen	Gerste	Futtergerste	Hafer	Viktoria-Erbsen	Blaumohn	Gelbsenf	Roggenkleie	Roggenfuttermehl	Weizenkleie	Weizenfuttermehl
1. 7. 35	Export 128/30 Pfd. 15,75 125/6 Pfd. 15,60 G	Consum ohne Handel Export 12,50 G	Export lt. Muster ohne Handel 114/5 Pfd. 15,10 G 110 Pfd. 14,95 G 105 Pfd. 14,85 G	--	15,— bis 16,25 G	—	—	—	11,75 bis 12,— G	13.50 bis 14,— G	11,75 G	14,— G
2. 7. 35 3. 7. 35 4. 7. 35 5. 7. 35 6. 7. 35	nicht notiert											

Danzig

Danziger Getreidezufuhren auf dem Bahnwege vom 16. bis 30. Juni 1935.

Datum	Weizen		Roggen		Gerste		Hafer		Hülsenfrüchte		Kleie u. Ölkuch.		Saaten	
	Waggons	To.	Waggons	To.	Waggons	To.	Waggon	To.	Waggons	To.	Waggons	To.	Waggons	To.
17. 6. 35	14	209	1	15	4	60	—	—	1	15	2	30	1	15
18. 6. 35	1	15	1	15	22	330	—	—	—	—	2	30	—	—
19. 6. 35	—	—	—	—	8	120	3	45	—	—	1	15	—	—
20. 6. 35	—	—	—	—	5	75	2	30	—	—	1	15	—	—
21. 6. 35	—	—	—	—	7	105	1	15	1	10	1	15	—	—
22./23. 6. 35	2	30	1	15	25	375	1	15	1	15	7	105	—	—
24. 6. 35	—	—	25	395	7	105	2	32	2	30	—	—	—	—
25. 6. 35	6	90	17	264	27	405	2	30	—	—	5	75	—	—
26. 6. 35	6	90	48	728	3	45	—	—	—	—	—	—	—	—
27. 6. 35	4	60	9	136	13	195	1	15	—	—	1	15	—	—
28. 6. 35	5	75	38	569	23	345	4	60	—	—	2	30	—	—
29./30. 6. 35	8	120	23	352	24	360	4	60	1	10	3	45	—	—
Gesamt	46	689	164	2489	168	2520	20	302	6	80	25	375	1	15

Monatliche Wirtschaftszahlen aus Danzig und Polen.

I. Seewärtiger Warenverkehr im Danziger Hafen.

Hafeneingang:

	To.		G
Mai 1934	46 256,7	Wert:	8 076 594
Mai 1935	**72 513,9**	Wert:	**8 811 014**
April 1935	34 504,8	Wert:	5 602 218

Hafenausgang:

	To.		G
Mai 1934	508 777,3	Wert:	18 488 304
Mai 1935	**356 369,1**	Wert:	**18 376 958**
April 1935	323 717,3	Wert:	14 227 902

II. Seeschiffsverkehr im Danziger Hafen.

Eingang:

Mai 1934	379 Schiffe	251 608 Netto-Rgt.
Mai 1935	**363** Schiffe	**247 857** Netto-Rgt.
April 1935	332 Schiffe	208 237 Netto-Rgt.

Ausgang:

Mai 1934	395 Schiffe	272 088 Netto-Rgt.
Mai 1935	**357** Schiffe	**249 052** Netto-Rgt.
April 1935	353 Schiffe	222 367 Netto-Rgt.

III. Ein- und Ausfuhr Polens.

Wareneingang:

Mai 1934	216 966 To.	Wert: 66 194 000 Złoty
Mai 1935	**211 034** To.	Wert: **70 079 000** Złoty
April 1935	248 677 To.	Wert: 73 926 000 Złoty

Warenausgang:

Mai 1934	1 191 277 To.	Wert: 78 032 000 Złoty
Mai 1935	**1 036 897** To.	Wert: **68 261 000** Złoty
April 1935	1 065 324 To.	Wert: 73 695 000 Złoty

IV. Großhandels-(Goldindex)ziffer:

1913/14 = 100

Mai 1934	**Mai 1935**	April 1935
87,6	—	—

V. Erwerbslosenziffer im Freistaat.

Mai 1934	**Mai 1935**	April 1935
18 462	**18 353**	18 410

VI. Anträge auf Konkurseröffnung im Amtsgerichtsbezirk Danzig:

Mai 1934	**Mai 1935**	April 1935
2	—	1

VII. Zinssätze.

	Mai 1934	Mai 1935	April 1935
a) Bank von Danzig:			
Diskont	3 %	6 %	4%
Lombard	4 %	7 %	5%
b) Bank Polski:			
Diskont	5 %	5 %	5%
Lombard	6 %	6 %	6%

VIII. Danziger Devisenkurse.

a) Telegr. Auszahlung London:

	2. 5. 34	2. 5. 35	1. 4. 35
Geld:	15,56½	25,57	14,65
Brief:	15,60½	25,63	14,69
	15. 5. 34	15. 5. 35	15. 4. 35
Geld:	15,63	25,91	14,81½
Brief:	15,67	25,97	14,85½

b) 100 Złoty loco Noten:

	2. 5. 34	2. 5. 35	1. 4. 35
Geld:	57,83	99,90	57,69
Brief:	57,94	100,10	57,81
	15. 5. 34	15. 5. 35	15. 4. 35
Geld:	57,88	90,90	57,71
Brief:	57,99	100,10	57,83

c) Telegr. Auszahlung Berlin:

	2. 5. 34	2. 5. 35	1. 4. 35
Geld:	120,38	213,—	122,83
Brief:	120,62	213,42	123,07
	15. 5. 34	15. 5. 35	15. 4. 35
Geld:	121,03	213,19	123,—
Brief:	121,27	213,61	123,24

Schreibmaschinen-Schriftstücke — keine Drucksachen.

Die Postverwaltung schreibt uns:

In der Oeffentlichkeit ist vielfach die Meinung verbreitet, daß die mit der Schreibmaschine hergestellten Schriftstücke gegen die Drucksachengebühr befördert werden können. Das trifft nicht zu; wie schon das Wort besagt, dienen Schreibmaschinen nicht als Ersatz für die Druckpresse, sondern als Ersatz für die Handschrift.

Als Drucksachen gelten von jeher sowohl nach den Bestimmungen der Postordnung, als auch im eigentlichen Sinne des Wortes nur Vervielfältigungen, die durch Buchdruck oder ein ähnliches Verfahren, durch Belichtung oder Stempel hergestellt sind. Dazu gehören in erster Linie die Erzeugnisse des Buchdrucks, Steindrucks, Offsetdrucks, Lichtdrucks, Kupferdrucks, Tiefdrucks. Hierzu sind auch Drucke zu rechnen, die unter Bezeichnungen wie Holzschnitt, Zinkätzung, Autotypie, Lithographie, Chromographie, Kupferstich, Stahlstich im Handel sind. Ferner sind als Drucksachen zulässig Autographien, Metallographien, Photographien, Hektographien sowie solche Vervielfältigungen, die durch Anwendung der vorbezeichneten Verfahren mit Büromaschinen auf mechanischem Wege hergestellt worden sind. Mittels Stempel hergestellte Schriftstücke gelten gleichfalls als Drucksachen. Den Stempeln gleichzuachten sind Buchstabenhalter mit auswechselbaren Typen.

Dagegen entsprechen mit der Schreibmaschine angefertigte Schriftstücke einschließlich der Durchschläge weder nach dem Sprachgebrauch noch nach den äußeren Merkmalen dem Wesen der Drucksachen. Sie sind deshalb sowohl im innerfreistädtischen Verkehr wie auch im Verkehr mit Deutschland, Polen und dem übrigen Ausland von der Beförderung als Drucksachen ausgeschlossen. Auch solche Schreibmaschinendurchschläge, die keine persönliche Anschrift, kein Datum und keine handschriftliche Unterschrift enthalten, können als Drucksache nicht zugelassen werden.

Neue Postwertzeichen zu 20 und 40 P.

Durch die am 20. 6. und 1. 7. 1935 eingetretene Aenderung von Postgebühren im Verkehr mit dem Auslande ist die Herausgabe von weiteren Postwertzeichen in anderer Farbe notwendig geworden. Es sind daher am 20. Juni zwei neue Freimarken erschienen und zwar:

20 P grau, einfarbig und
40 P blau, einfarbig

(beide bisher zweifarbig).

Eisenbahntarife

Unterzeichnung eines Zusatzprotokolls zwischen Polen und Italien.

Die polnische Presse meldet, daß am 2. Juli in Rom ein zusätzliches Handelsprotokoll unterzeichnet worden ist. Dieses Protokoll, das als Grundlage für den eigentlichen Vertrag dienen soll, trägt das Datum vom 28. Juni 1935 und besagt, daß sämtliche Waren, die bis zu diesem Datum auf italienischem oder polnischen Grenzstationen lagerten, die Einfuhrerlaubnis nach Polen bezw. Italien erhalten.

Diese Regelung ist besonders wichtig für die großen Mengen polnischer Kohle, die seit längerer Zeit keine Einfuhrbewilligung nach Italien erhielt. Das Protokoll enthält jedoch die ausdrückliche Bedingung, daß die Rechnungssummen von polnischer Seite auf ein Sonderkonto bei der polnischen Kompensationshandelsgesellschaft, von italienischer Seite bei der Banca Italia eingezahlt werden. Die Rechnungen sollen im Clearingverfahren reguliert werden.

Seifen-Fabrik J. J. BERGER, A.-G.
Gegründet 1846 Danzig, Hundegasse 58/59 Telephon Sammel-Nummer 264 46
„Dreiring“ Haus-, Toiletteseifen u. Seifenpulver

Schiffahrt

Frachtraten ab Danzig.

(Mitte Juli 1935.)

Die Raten sind, sofern nichts anderes vermerkt, in engl. Schillingen angegeben, und zwar nach engl. skandinavischen und finnischen Häfen in Papierschilling, nach französischen und belgischen Häfen in Goldschilling.

Holz:

D. B. B.:

Nach Boness	30/—		pro Standard
„ Leith	30/—		„ „
„ Grangemouth	30/—		„ „
„ Tyne	30/—		„ „
„ Sunderland	32/6		„ „
„ West Hartlepool	31/—		„
„ Hull	31/—		„ „
„ London	26/—		„ „
„ Grimsby	31/—	bis 32/—	„ „
„ Southampton	37/6		„ „
„ Bristol	42/6		„ „
„ Cardiff	40/—		„ „
„ Swansea	40/—		„ „
„ Birkenhead	41/—		„ „
„ Liverpool	39/—		„ „
„ Garston	44/—		„ „
„ Manchester	39/—		„ „
„ Preston	40/—		„ „
„ Belfast	50/—		„ „
„ Dublin	50/—		„ „
„ Cork	50/—		„ „
„ Dünkirchen	22/—	Gold	„ „
„ Le Havre	25/—	Gold	„ „
„ Rouen	22/6	Gold	„ „
„ Bordeaux	27/—	Gold	„ „
„ Antwerpen	18/—	Gold	„ „
„ Gent	20/—	Gold	„ „
„ Rotterdam	12.—	Hfl.	„ „
„ Amsterdam	12.25	Hfl.	„ „
„ Bremen	—		„ „

Kiefernschwellen:

Nach Boness	8/6		pro load
„ Leith	8/6		„ „
„ Grangemouth	8/6		„ „
„ Tyne	10/6		„ „
„ Sunderland	10/—		„ „
„ West Hartlepool	10/3		„ „
„ Hull	10/—		„ „
„ London	10/—		„ „
„ Grimsby	10/—		„ „
„ Southampton	10/6		„ „
„ Birkenhead	11/—		„ „
„ Garston	11/6		„ „
Nach Dublin	12/—		pro load
„ Dünkirchen	7/—	Gold	„ „
„ Rouen	8/—	Gold	„ „
„ Bordeaux	9/—	Gold	„ „
„ Antwerpen	6/9	Gold	„ „
„ Gent	7/—	Gold	„ „

Eichenschwellen:

Nach Dünkirchen	8/—	Gold	pro load
„ Rouen	9/—	Gold	„ „
„ Bordeaux	10/—	Gold	„ „
„ Antwerpen	7/—	Gold	„ „
„ Gent	7/3	Gold	„ „

Grubenholz:

Nach Boness	29/—		pro Fad.
„ Grangemouth	28/6		„ „
„ Tyne	29/—		„ „
„ Sunderland	29/6		„ „
„ West Hartlepool	29/—		„ „
„ Hull	29/—		„ „
„ Grimsby	29/—		„ „
„ Cardiff	38/—		„ „
„ Dünkirchen	21/—	bis 22/—	„ „
„ Rouen	22/—		„ „
„ Bordeaux	26/—		„ „
„ Antwerpen	—		„ „
„ Gent	—		„ „

Rundholz hart, bis 7 m lang:

Nach Dünkirchen	8/—		pro cbm
„ Rouen	9/—		„ „
„ Bordeaux	10/—		„ „
„ Antwerpen	6/—	Gold	„ „
„ Gent	6/6	„	„ „
„ Rotterdam	Hfl. 4.—		„ „
„ Bremen	RM. —		„ „

Rundholz weich, bis 7 m lang:

Nach Dünkirchen	7/6		pro cbm
„ Rouen	8/6		„ „
„ Bordeaux	10/—		„ „
„ Antwerpen	6/—	Gold	„ „
„ Gent	6/6	„	„ „
„ Rotterdam	Hfl. 4.—		„ „
„ Bremen	RM. —		„ „

Eichene Stäbe:

Nach Dünkirchen	9/—		pro t
„ Rouen	10/—		„ „
„ Bordeaux	11/—		„ „
„ Antwerpen	6/6	Gold	„ „
„ Gent	6/9 b. /7—	Gold	„ „
„ Rotterdam	Hfl. 4.—		„ „
„ Bremen	RM. —		„ „

Danziger Sleeperkontor W. Schoenberg G. m. b. H.

DANZIG, Stadtgraben 2

Tel. Sammel-Nr. 26941 / Ferngespräche 28816 und 26944 / Telegr.-Adr.: Sleepers

Holzgroßhandlung und Holzspedition, Holzlombard

Ferdinand Prowe, G. m. b. H., Danzig

Telegramm-Adr.: Prowe Gegründet 1853 Telephon-Sammel-Nr. 280 51

Intern. Spedition **Schiffsbefrachtungen**

Lagerhäuser in Danzig=Stadt, Kaiserhafen, Schellmühl und Neufahrwasser

2 Getreide-Elevatorspeicher im Kaiserhafen und Neufahrwasser

Holzspedition, Holzlagerplatz 75 000 qm im Kaiserhafen

Kohle nach: pro t

	(10/1500	15/2000	2/3000	3 4000	5000)
Oslofjord .	—	5/—	4/6	4/3	—
Gothenburg	4/9	4/6	4/—	3/9	—
Helsingborg	4/9	4/6	4/—	—	-
Malmö . . .	4/6	4 3	—	—	—
Karlskrona .	4/6	4/3	—	—	—
Norrköping	4/9	4/6	4/—	—	—
Oxelösund .	—	—	—	—	—
Stockholm .	4/10½	4/7½	4/1½	3/10½	—
Västeras . .	5/6 b. 5/9	5 3 b. 5/6	—	—	—
Skutskär .	5/6	5/3	—	—	—
Gefle . . .	5/6	5/3	4/9	4/3	—
Norrsundet	—	—	—	—	—
Hernösand .	—	—	—	—	—
Pitea . . .	—	—	—	—	—
Stugsund .	—	—	—	—	—
Swanö . .	—	—	—	—	—
Wiborg . .	5/3	4/9	4/3	4/—	—
Kotka . . .	5/—	4/6	4/—	3/10½	—
Helsingfors	5/—	4/6	4/—	3/10½	—
Ekenäs . .	5/6	5/3	—	—	—
Pargas . . .	5/6	5/3	—	—	—
Lovisa .	—	—	—	—	—
Abo	—	—	—	—	—
Mäntyluoto .	—	—	—	—	—
Windau . .	—	—	—	—	—
Memel . . .	—	—	—	—	—
dän. Häfen	4/9	4/3	3/9 b. 4/—	3/9	—
holl. Häfen	—	5/6	4/9 b. 5/—	4/9	—
belg. Häfen	—	4/3	3/9 b. 4/—	3/6 b. 3/9	—
Dieppe . . .	—	—	—	—	—
Fécamp . .	—	—	—	—	
Le Havre . .	25,— frs.	23,50 frs.	21,50 frs.	—	
Rouen . .	—	23,— frs.	23 — frs.	22,50 frs	—
Caën . . .	25,— frs.	—	—	—	
Bordeaux .	—	27,— frs.	26,50 frs.	—	—
Bayonne . .	—	28,— frs.	26,50 frs.	—	—
West-Italien	—	—	8/9	8/7½	8/3 b. 8/6
Ost-Italien . .	—	—	9 9	9/7½	9/3 b. 9/6

Zucker:

	(10/1500	15/2000	2/3000	3/4000	5000)
Riga . . .	5/6	5/3	5/—	—	—
Reval . . .	5/6	5/3	5/—	—	—
London . .	7/—	6/6	6/3	—	—
Hull	7/ -	6/6	6/3	—	—

Getreide:

Gerste nach:	10/1500	15/2000	2/3000	3/4000	5000
Antwerpen	3/6	3/4½	3/3	3/3	3/3
Rotterdam .	Hfl. 2,40	Hfl. 2,30	Hfl. 2 20	Hfl. 2,15	Hfl. 2,10
London . .	7/—	7/—	6 6	6/3	6/—
Riga . . .	5/6	5/3	5/—	—	—
Reval . . .	5/6	5/3	5/—	—	—
Dänemark .	Kr. 4 —	4.50	—	—	—

Hafer nach:					
London . .	7/6	7/6	7/—	6/9	6/6
Riga	6/6	6/3	6/—	—	—
Reval . . .	6/6	6/3	6/—	—	—

Hülsenfrüchte pro to.					
Dünkirchen	8/—	—	—	—	—
Rouen . . .	8/6	—	—	—	—
Nantes . . .	12/—	—	—	—	—
Bordeaux .	12/—	—	—	—	—
Leith . . .	16/—	—	—	—	—
Grangemouth	16/—	—	—	—	—
Amsterdam	Hfl. 4,50	—	—	—	—

Saaten:

Klee nach: pro to					
Dünkirchen	8/6	—	—	—	—
Rouen . . .	9/—	—	—	—	—
Nantes . . .	14/—	—	—	—	—
Bordeaux .	14/—	—	—	—	—
Leith . . .	27/6	—	—	—	—
Grangemouth	27/6	—	—	—	—
Amsterdam	Hfl. 4/75	—	—	—	—

Timotee nach: pro to					
Dünkirchen	9/—	—	—	—	—
Rouen . . .	10/-	—	—	—	—
Nantes . . .	14/—	—	—	—	—
Bordeaux .	14/—	—	—	—	—
Amsterdam	Hfl. 5/—	—	—	—	—

Seradella nach: pro to					
Dünkirchen	8/6	—	—	—	—
Rouen . . .	9/—	—	—	—	—
Bordeaux .	14/—	—	—	—	—
Nantes . . .	14/—	—	—	—	—
Amsterdam	—	—	—	—	—

Esparsette nach: pro to					
Dünkirchen	15/—	—	—	—	—
Rouen . . .	15/—	—	—	—	—
Bordeaux .	18 —	—	—	—	—
Nantes . . .	18/—	—	—	—	—
Amsterdam	—	—	—	—	—

Holzteer (in Fässern):

Dünkirchen	9/—	Deckverladung vorbehalten
Rouen . . .	10/—	
Nantes . . .	12/—	
Bordeaux .	12/—	
Leith . . .	22/—	
Grangemouth	22/—	
Amsterdam	Hfl. 4,—	

Paraffin (in Säcken):	pro to				
Dünkirchen	10/—	—	—	—	—
Rouen . . .	12/—	—	—	—	—
Nantes . . .	14/—	—	—	—	—
Bordeaux .	14/—	—	—	—	—

GIESCHE

Handelsgesellschaft m. b. H.

Erstklassige Oberschlesische Kohlen für Hausbrand, Industrie, Export, Bunkerung

DANZIG, Stadtgraben 2

Telegramme: Giesche Fernspr.: 215 51

Danziger Holz-Kontor Aktiengesellschaft
DANZIG
Hauptkontor: Milchkannengasse 28/29 Telefon 26081, 26082
Sägewerk und Lagerplatz: Nehrunger Weg 6 Telefon 28465
Export von Sleepers und Schwellen aller Art, Rundeichen, Placons, eichenem und anderem Laubholz, Schnittmaterial, Faßholz und dergl.

Der Stettiner Hafen im Jahre 1934.

In den Stettiner Hafen sind im Jahre 1934 im Vergleich zum Vorjahre 780 Schiffe mit 1 307 012 cbm NR. mehr eingegangen und 646 Schiffe mit 1 244 436 cbm. NR. mehr ausgegangen. Das bedeutet unter Zusammenfassung des Ein- und Ausganges eine Steigerung um rd. 21 %. Der vermehrte Schiffsein- und Ausgang ist auf gesteigerte Massenguttransporte, insbesondere Kohlen und Koks, aber auch geringe Mengen von Erzen, zurückzuführen.

I. Der Schiffs- und Güterverkehr über See.

Stettins Schiffsverkehr im Ein- und Ausgang während der letzten 4 Jahre:

Im Jahre	Eingang Zahl	Eingang cbm NR.	Ausgang Zahl	Ausgang cbm NR.
1931	3 946	5 297 692	3 921	5 203 261
1932	3 808	4 854 016	3 662	4 803 043
1933	4 282	6 194 527	4 256	6 224 527
1934	5 062	7 510 539	4 902	7 468 963

II. Der Güterumschlag über See in den letzten 4 Jahren:

Im Jahre	Eingeführte Gütermengen t	Ausgeführte Gütermengen t	Gesamtgüterumschlag t
1931	2 306 544	1 460 618	3 767 162
1932	2 264 413	1 073 550	3 337 963
1933	3 083 358	1 379 312	4 462 670
1934	3 953 729	1 771 230	5 724 959

Gründung der „Deutsche Levante-Linie Hamburg A.-G.“

Im Rahmen der Neuorganisation der deutschen Seeschiffahrt ist in Hamburg die „Deutsche Levante-Linie Hamburg A.-G.“ mit einem Kapital von 4 Mill. RM. gegründet worden.

Um die Interessen Bremens zu wahren, dürfte in den nächsten Tagen dort ebenfalls eine neue Aktiengesellschaft gegründet werden. Das zwischen der neuen Hamburger und der neuen Bremer Gesellschaft zu schließende Abkommen wird demjenigen der Hapag-Lloyd-Union ähnlich sein. Den gemeinsamen Dienst versieht nach wie vor die Deutsche Levante-Linie GmbH.

Die Hamburger Gesellschaft wird die bisher von der Hamburg-Amerika Linie im deutschen Levantedienst beschäftigten Schiffe übernehmen, sowie drei weitere Schiffe des Norddeutschen Lloyd, die bereits in diesem Dienst fuhren. Auf die Bremer Gesellschaft werden die übrigen im Levante-Dienst des Norddetschen Lloyd verkehrenden Schiffe übergehen. Die beiden Gesellschaften werden im engsten Einvernehmen miteinander arbeiten, was vor allem dadurch gewährleistet ist, daß der bereits bestehenden „Deutsche Levante-Linie G. m. b. H.“ als geschäftsführender Gesellschaft weiterhin der Betrieb der für den Levante-Dienst in Frage kommenden Schiffe der beiden neuen Gesellschaften übertragen wird. Durch den Kauf der bisher im Besitz von Hapag und Lloyd befindlichen Levante-Schiffe fließen diesen Gesellschaften neue Mittel zu.

Die Deutsche Levante-Linie G. m. b. H. wird den Dienst vorerst mit 27 Schiffen mit etwa 123 000 RT Tragfähigkeit durchführen. Es sind sofortige Neubauten beabsichtigt, die voraussichtlich bereits in den nächsten Tagen in Auftrag gegeben werden. Für die Möglichkeit der Beschaffung weiterer Schiffe ist ebenfalls Vorsorge getroffen. — Es ist ferner im Zusammenhang mit der Durchführung des Neubauprogramms beabsichtigt, in wahrscheinlich kurzer Zeit das Kapital der neuen Hamburger Gesellschaft um eine weitere Million zu erhöhen.

Die Deutsche Levante-Linie unterhält Linien von Hamburg, Bremen und Antwerpen nach allen Plätzen der Levante und zurück nach Hamburg, Bremen, Rotterdam, Antwerpen und London.

Bezüglich der allgemeinen Lage der Levante-Fahrt läßt sich u. a. sagen, daß der Verkehr im Fahrtgebiet der D. L. L. nicht in demselben Maße Schwierigkeiten unterworfen ist wie viele andere Dienste, weil es sich in der Levante um Länder handelt, die im allgemeinen nicht stark industrialisiert sind und daher stets regelmäßig Abnehmer deutscher Industrieprodukte sein werden. Dagegen hat Deutschland dauernd starken Bedarf an den Erzeugnissen dieser Länder, die zur Zeit zum größten Teil ein Clearing-Verfahren mit Deutschland abgeschlossen haben oder Austauschgeschäfte größeren Umfanges eingegangen sind.

Der Seeverkehr in Hamburg, Antwerpen, Rotterdam und Bremen im Mai 1935.

Der Seeverkehr der größeren Seehäfen des Festlandes ist im Mai 1935 mit Ausnahme von Bremen gestiegen. Bremen zeigte im Zusammenhang mit der Abnahme des Kohlenverkehrs einen leichten Rückgang. Bemerkenswert ist die fast gleich starke Verkehrszunahme in Hamburg und Antwerpen, obgleich Antwerpen aus der Belebung der belgischen Exportindustrie durch die Belga-Abwertung erhebliche Vorteile ziehen konnte.

Hamburg gelang es, im Mai mit 1,7 Mill. NRT. wieder die führende Stellung in der Seeschiffahrt einzunehmen, Antwerpen und Rotterdam erreichten je 1,5 Mill. NRT. Auch der Wareneingang hat in Hamburg und Antwerpen fast die gleiche Entwicklung genommen. Die Zunahme gegenüber dem Vormonat betrug in Hamburg 12,6 %, in Antwerpen 12,9 %, in Bremen war der Wareneingang um 18,3 % höher, in Rotterdam dagegen nahm der Warenempfang um 3,2 % ab.

Eine starke Verkehrszunahme ist in den Rheinmündungshäfen festzustellen, die in Rotterdam ausschließlich auf die Durchfuhr von Ruhrkohlen zurückzuführen ist. In Antwerpen sind jedoch fast alle Warengruppen an der Zunahme gegenüber dem Vorjahr beteiligt, besonders wurden aber größere Mengen von Fertigwaren der belgischen Exportindustrie über Antwerpen befördert. Auch über die deutschen Nordseehäfen wurden mehr Fertigwaren als im Vorjahre ausgeführt. Ueber Hamburg hauptsächlich Eisen- und Metallwaren, über Bremen vornehmlich Eisenwaren und Chemikalien.

Aufstellung der Seezeichen an der estnischen Küste.

Die Aufstellung der Seezeichen in den estnischen Gewässern ist jetzt abgeschlossen. Die Beamten der Verwaltung der Wasserwege und des Verkehrsministeriums haben eine Inspektionsreise begonnen, in

deren Verlauf sechs neue Leuchttürme übernommen werden sollen, die an verschiedenen Stellen der Küste errichtet worden sind. In diesem Jahre sollen drei neue Leuchttürme gebaut werden, und zwar zwei bei Norby (Insel Worms) und einer bei Söru (Soela wäim).

Der Schiffsverkehr im Revaler Hafen

war auch im Mai 1935 anhaltend lebhaft, wobei die Gesamtzahl der Schiffe gegen das Vorjahr um 8,87 % und die Gesamttonnage um 13,14 % anstieg. Näheres vermittelt untenstehende Aufstellung:

Eingang:

	Mai 1935		Mai 1934	
	Zahl	NRT.	Zahl	NRT.
Auslandsfahrt	134	77 516	129	68 042
Küstenfahrt	245	16 283	212	14 212
	379	93 709	341	82 254

Ausgang:

	Mai 1935		Mai 1934	
	Zahl	NRT.	Zahl	NRT.
Auslandsfahrt	141	81 177	146	74 991
Küstenfahrt	241	20 183	212	15 246
	382	101 360	358	90 237

In der Auslandsfahrt hat sich die Anzahl der Schiffe nicht verändert, wogegen die Tonnage derselben um 10,94 % anstieg. In der Küstenfahrt ist eine Erhöhung der Schiffszahl um 14,62 % und des Schiffsraumes um 23,79 % festzustellen.

Steigerung des Kopenhagener Hafenverkehrs im Mai 1935.

In den Hafen von Kopenhagen liefen im Ueberseeverkehr im Mai 1935 821 Dampf- und Motorschiffe mit einer Tonnage von 382 375 NRT. (im April 723 Dampf- und Motorschiffe mit 319 316 NRT.) ein. Der Anteil der wichtigsten Flaggen war folgender:

	Dampf- und Motorschiffe	
	Anzahl	NRT.
Dänemark	341	196 197
Schweden	290	46 879
Norwegen	15	25 257
Deutschland	85	23 700
Großbritannien	23	29 275
Finnland	29	21 855
Niederlande	21	10 173
Estland	5	2 514
Island	4	3 339
Verein. Staaten	6	18 811

Ferner lief je ein Schiff unter der Flagge Polens und Danzigs den Hafen an.

Die Bedeutung der schwedischen Handelsflotte in der ausländischen Schiffahrt.

Die Bruttoeinnahmen der schwedischen Handelsflotte aus Frachten beliefen sich nach den vorläufigen Berechnungen des Kommerskollegiums im Jahre 1934 auf 269,23 Mill. Kr. gegen 250,24 Mill. Kr. im Jahre 1933. Die Erhöhung der Einnahmen um rd. 19,0 Mill. Kr. oder 7,6 % ist in der Hauptsache aus der allgemein günstigeren Konjunktur während des Jahres 1934 zu erklären. Die Einnahmen aus Zeitfrachten haben sich dagegen um 1,24 Mill. Kr. oder 7,6 % von 16,21 Mill. Kr. im Jahre 1933 auf 14,97 Mill. Kr. im Jahre 1934 verringert.

Die Gesamteinnahmen der wichtigsten Posten ergeben, daß der weitaus größte Teil auf Güterfrachten, die sich in den beiden letzten Jahren um 7,8 % oder 18,13 Mill. Kr. auf 249,89 Mill. Kr. erhöht haben, entfällt. Die Einnahmen aus der Passagierbeförderung sind um 5,0 % oder 0,88 Mill. Kr. auf 18,66 Mill. Kr. gestiegen, während sich Postbeförderungseinnahmen von 713 000 Kr. im Jahre 1933 auf 686 000 Kr. im Jahre 1934 verringerten.

Die Einnahmen aus Frachten im innerschwedischen Verkehr sind um 13,4 % oder 4,47 Mill. Kr. auf 37,86 Mill. Kr. gestiegen, Einnahmen aus der Ueberseeschiffahrt um 6,7 % oder 14,52 Mill. Kr. auf 231,37 Mill. Kr. Die schwedische Handelsflotte ist somit in der Ueberseeschiffahrt in ganz hervorragendem Maße beteiligt, und nicht weniger als 86 % der erzielten Einnahmen kommen aus der Ueberseeschiffahrt. Diese zerfällt zu 57,1 % auf Fahrten zwischen Schweden und dem Ausland und zu 42,9 % auf rein internationale Fahrten bzw. Fahrten zwischen auswärtigen Häfen. Die in der rein internationalen Fahrt erzielten Einnahmen betrugen 99,37 Mill. Kr. gegen 94,99 Mill. Kr. im Jahre 1933, die Steigerung 4,38 Mill. Kr. oder 4,6 %.

In der Fahrt zwischen Schweden und dem Auslande hat die schwedische Handelsflotte im Jahre 1934 insgesamt 132,00 Mill. Kr. gegen 121,85 Mill. Kr. verdient, so daß eine Steigerung um 8,3 % oder 10,14 Mill. Kr. stattgefunden hat. Dabei sind die ausgehenden Frachten, Frachten von Schweden nach dem Ausland, von 69,94 Mill. Kr. auf 73,20 Mill. Kr. oder um 3,26 Mill. Kr., eingehende Frachten, Fahrt vom Auslande nach Schweden, um 6,89 Mill. Kr. von 51,91 Mill. Kr. auf 58,80 Mill. Kr. gestiegen.

Steigender Frachtenindex in Schweden.

Svenska Handelsbankens Frachtenindex zeigt für den Juni im Vergleich mit den Vormonaten folgende Entwicklung:

	Juni 1934		Mai 1935		Juni 1935	
	Kr.	Gold	Kr.	Gold	Kr.	Gold
Generalindex	105	60	98	55	101	56
Eingehende Frachten	88	50	87	48	88	49
Ausgehende Frachten	122	70	110	61	114	64
Kohlefrachten	75	43	75	42	75	42
Getreidefrachten	100	57	98	55	101	57
Holzfrachten	114	66	105	59	109	61
Papiermassefrachten	129	74	115	64	119	66

Abgesehen von eingehenden Frachten ist diesmal die Steigerung bei sämtlichen anderen Gruppen besonders stark.

BEHNKE & SIEG
Schiffsmakler und Reeder
DANZIG, Langer Markt 20
Telephon: Sammelnummer 23541 Tel.-Adr.: Behnsieg
Zweigniederlassung:
Neufahrwasser, Olivaer Straße 33a
Befrachtungen und regelmäßige Dampferlinien
nach allen Welthandelsplätzen

SIEG & CO.
G. m. b. H.
Hauptbüro: Langermarkt 20
Telefon: 230 66 und 230 81
Lager: Danzig-Kaiserhafen
Kohlen + Koks + Briketts

Regelmäßiger Fahrgast- und Frachtendienst zwischen Stockholm und Leningrad.

Die „Svenska-Amerika-Linie“ hat mit dem ihr gehörigen Dampfer „Kastelholm“ einen monatlichen regelmäßigen Fahrgast- und Frachtendienst zwischen Stockholm und Leningrad eingerichtet. Helsingfors wird in den Monaten Juni, September, Oktober und November ausgehend oder rückkehrend angelaufen.

Die „Svenska-Amerika-Linie“ ist die einzige ausländische Schiffahrtsgesellschaft, die zwischen Leningrad und europäischen Häfen einen regelmäßigen Frachten- und Fahrgastdienst unterhält, wobei sie anscheinend im engen Einvernehmen mit dem räterussischen Reisebüro „Inturist“ arbeitet.

Neuer russischer Schiffskauf in Deutschland.

Zur Verstärkung der russischen Ostsee-Handelsflotte hat die Regierung der UdSSR. in Deutschland einen weiteren Dampfer und zwar den der Deutschen Dampfschiffsgesellschaft „Hansa“ gehörigen, in Bremen beheimateten, 1923 in Siems bei Lübeck erbauten Dampfer „Neidenfels“ BRT. 3018,4, angekauft.

Die Entwicklung der sowjetrussischen Handelsflotte.

Die von dem Volkskommissariat für Handelsschiffahrt der UdSSR. ins Ausland entsandte Kommission hat im Laufe des letzten halben Jahres Deutschland, England, Frankreich, Holland, Schweden und andere europäische Staaten bereist und, der ihr gestellten Aufgabe entsprechend, eine große Anzahl von Dampfern besichtigt, die sich zum Ankauf für die sowjetrussische Handelsflotte eigneten. Die Kommission hat insgesamt 50 Dampfer mit 220000 t Ladefähigkeit angekauft, ferner zwölf Seeschlepper und ein Spezialrettungsschiff für die Organisation „Epron“, die sich, wie bekannt, in der Hauptsache mit der Hebung gesunkener Schiffe befaßt. Die Dampfer und Seeschlepper sollen demnächst unter die einzelnen Verwaltungen der Handelsflotte der UdSSR. verteilt werden; 16 von ihnen sind bereits für die Ostseefahrt in Dienst gestellt worden, wodurch sich der Schiffspark der Baltischen Verwaltung der sowjetrussischen Handelsflotte auf 76 Dampfer vermehrt hat. Ein großer Teil der neuerworbenen Tonnage wird von den Russen für den Abtransport ihres nach dem Auslande verkauften Holzes eingesetzt werden und wahrscheinlich schon im nächsten Jahre mit der deutschen Ostseeschiffahrt, soweit diese am russischen Holzfrachtgeschäft beteiligt ist, in scharfen Wettbewerb treten.

In diesem Zusammenhange sei bemerkt, daß der seewärtige Güterverkehr der sämtlichen Häfen der UdSSR. sich im Jahre 1934 auf 38,9 Mill. t stellte, was dem Vorjahre gegenüber, in dem der Güterumschlag 33,1 Mill. t betrug, einer Steigerung um 17,5 % gleichkommt. Von diesem Güterumschlag entfielen auf die kleine Küstenschiffahrt 19 Mill. t (1933: 14,9 Mill. t). Nach dem Auslande wurden auf dem Seewege, wie im Vorjahre, Güter im Gewichte von 17,3 Mill. t verfrachtet. Eingehend hat sich der seewärtige Güterverkehr in den letzten beiden Jahren ebenfalls kaum geändert und lag bei 0,8 Mill. t. Von dem gesamten Güterverkehr der Seehäfen der UdSSR. wurden unter sowjetrussischer Flagge verladen: 1934: 22,1 (56,8 %) gegen 15,9 Mill. t (48 %) im Jahre 1933, d. i. 8,8 % mehr.

In der Einfuhr hat die sowjetrussische die ausländische Flagge nahezu völlig verdrängt. Nur noch 6,2 % der gesamten seewärtigen Einfuhr trafen 1934 unter ausländischer Flagge in der UdSSR. ein, wobei zu bemerken ist, daß die sowjetrussische Einfuhr über die Land- und Seegrenzen seit 1931, wo sie mit 3,6 Mill. t einen Höchststand erreichte, im letzten Jahre auf 1,025 Mill. t zusammengeschrumpft ist.

Einen ständig ansteigenden Anteil hat sich die sowjetrussische Handelsflotte auch in der Ausfuhr zu sichern gewußt, die in dem Rekordjahr 1931 rd. 21,8 Mill. t erreichte, in den folgenden beiden Jahren sich auf rund 17,9 Mill. t hielt, im letzten Jahre (1934) dagegen auf 17,3 Mill. t absank. In diesem Jahre betrug dieser Anteil 14,1 %. Mit weiterer, wenn auch nur schrittweiser Verdrängung der ausländischen Tonnage aus dem Exportfrachtgeschäft muß als Folge der Verstärkung des Schiffsparks der sowjetrussischen Handelsflotte durch Ankäufe fremder Tonnage und Neubauten auf eigenen und fremden Werften (Holland, Dänemark) gerechnet werden.

Im Laufe des letzten Jahrfünfts ist die Ladefähigkeit der Handelsflotte der UdSSR (1930 529500 t; 1931: 607600 t; 1932: 772000 t; 1933: 867500 t) nahezu verdoppelt worden, 1934 erreichte sie 1022400 t. Dieser planmäßige Aufbau einer eigenen Handelsflotte, der der auch sonst beobachteten Tendenz nach größerer Unabhängigkeit vom Auslande entspricht, hat neben der Drosselung der Einfuhr und der Lage des internationalen Frachtenmarkts der Sowjetregierung eine scharfe Kürzung der Aufwendungen ermöglicht, die sie dem Auslande für die Benutzung von Schiffsraum zu zahlen hatte. Diese Aufwendungen stellten sich im Jahre 1931, in dem der gesamte Außenhandel der UdSSR. den mengen- und wertmäßigen Höchststand von 25,3 Mill. t und nahezu 2 Mrd. Goldrubel erreichte, auf 9,6 Mill. Pfund Sterling und sind seither auf 5,5 Mill. Pfund Sterling zurückgegangen.

Der Schiffsverkehr im Hafen von Antwerpen.

Im Laufe des Monats Juni sind im Hafen von Antwerpen 935 Schiffe mit einem Tonnengehalt von 1787912 Tonnen angekommen.

Während des 1. Halbjahres 1935 betrug die Anzahl der eingelaufenen Schiffe 5217 mit einem Tonnengehalt von 10319169 Tonnen gegenüber 4952 Dampfern und 9961797 Tonnen im gleichen Zeitabschnitt des Vorjahres.

Die Zunahme beträgt somit für das laufende Jahr 265 Schiffe und 357372 Tonnen.

Nachfolgend bezeichnete Staaten waren mit ihrem Flaggenbild vertreten:

England 250, Deutschland 198, Holland 131, Schweden 63, Frankreich 61, Norwegen 59, Belgien 46, Dänemark 34, Finnland 14, Griechenland 10, Italien 10, Rußland 10, Spanien 9, Amerika 8, Polen 6,

Portugal 6, Lettland 5, Japan 4, Brasilien 3, Litauen 2, Estland 2, Island 1, Tunis 1, Panama 1 und Jugoslawien 1 Schiff.

Zunahme der aufliegenden Schiffstonnage zum 1. 6. 35 in Frankreich.

Die Zahl der aufliegenden Schiffe stellte sich am 1. 6. 35 auf 264 mit einer Tonnage von 428 341 BRT. gegen 264 Schiffe mit 405 136 BRT. am 15. 4. 35, 278 Schiffe mit 484 698 BRT. am 1. 3. 35 und 267 Schiffe mit 480 039 BRT. am 15. 1. 35. Die Zunahme der aufliegenden Tonnage am 1. 6. 35 betraf nur die Passagierdampfer, während die aufliegende Frachttonnage sich vermindert hat.

Die Verluste der Welthandelsflotte im April.

Die Totalverluste der Welthandelsflotte (Schiffe über 100 BRT.) beliefen sich nach Angaben des „Germanischen Lloyd" auf 14 Dampfschiffe mit einer Tonnage von 8850 BRT., ein kleineres Motorschiff, sowie je 2 Motorsegelschiffe und Segelschiffe. Die total verlorenen Dampfschiffe verteilten sich wie folgt auf die einzelnen Flaggen: Großbritannien und Norwegen je 4 (4603 BRT. bzw. 2076 BRT.), Japan 2 Schiffe (890 BRT.), sowie je 1 Schiff unter der Flagge von Finnland, Portugal, Spanien und der Verein. Staaten.

Polnische Wirtschaftsgesetze in deutscher Übertragung

Verzollung einiger chemischer Erzeugnisse

Rundschreiben
T 26 des Finanzministeriums vom 27. Juni 1935
L. D. IV. 17 782/2/35 betr. Erläuterungen zu Pos. 343 und 490 Punkt 2 des Einfuhrzolltarifs.
(Monitor Polski Nr. 154 vom 9. 7. 1935, Pos. 183.)

Auf Grund des Art. 13 Absatz 4 des Zollrechts (Dz. U. 1933, Nr. 84, Pos. 610) erläutert das Finanzministerium, daß eine wässrige Lösung von Ameisensäurealdehyd (Formol, Ameisensäurealdehyd, Formylhydrat, Metanal, Methylaldehyd, Formaldehyd) Formalin gemäß Pos. 343 des Zolltarifs darstellt, dagegen gewisse feste Polymerisationsprodukte von Ameisensäurealdehyd wie:

Oxymethylen,
Trioxymethylen,
Tetraoxymethylen,
Polyoxymethylen,
beta Polyoxymethylen — Polyoxymethylenschwefelsäureester,
gamma Polyoxymethylen — dimethylpolyoxymethylenester,
Paraformaldehyd (Paraform, Triformol)-Polyoxymethylengemisch

der Verzollung nach Position 490, Punkt 2 des Zolltarifs unterliegen, da sie nicht besonders genannte organische chemische Erzeugnisse darstellen. Die hiermit im Widerspruch stehenden Erläuterungen treten mit dem Tage der Verkündung dieses Rundschreibens außer Kraft.

Einfuhr von Heilmitteln.

Monitor Polski Nr. 150 vom 4. 7. 35.

Pos. 176 Rundschreiben des Finanzministers vom 19. 6. 35, L. D. IV 4825/2/35, betreffend Verzeichnis der einfuhrerlaubten Heilmittel.

Deutsches Reich — Ausland

Wer kauft auf der Deutschen Ostmesse?

Die im Jahre 1920 zur Förderung der deutschen Ostwirtschaft gegründete Deutsche Ostmesse in Königsberg, die sich auch in den Zeiten schwersten wirtschaftlichen Niedergangs als außerordentlich krisenfest erwiesen hat, ist neben der jahrhundertealten Leipziger Weltmesse die einzige deutsche Messe, die vom Werberat der Deutschen Wirtschaft als deutsche Messe von nationaler und internationaler Bedeutung anerkannt wurde. Die Deutsche Ostmesse in Königsberg wird auch als „Leipzig des Ostens" in Wirtschaftskreisen angesprochen. In diesem Zusammenhang wird interessieren, wer denn eigentlich die Käuferschaft auf der Deutschen Ostmesse ist.

Das zahlenmäßige Hauptkontingent der Besucher stellen Kaufleute, Gewerbetreibende und andere Einkäufer aller Branchen und Erwerbszweige aus ganz Ostpreußen. Für sie ist die Warenmustermesse in Königsberg die bedeutendste und wichtigste Einkaufsgelegenheit des Jahres, weshalb sie alljährlich fast vollzählig aus allen Gebieten zu dieser ihrer Messe kommen. Große Fachtagungen und Hauptversammlungen während der Ostmesse machen Königsberg während dieser Zeit zum Treffpunkt aller ostpreußischen Wirtschaftskreise.

Zahlenmäßig geringer, doch fast ebenso bedeutsam, sind die Einkäuferkreise und Einkaufsdelegationen aus den Oststaaten, die alljährlich dank der Exportpropaganda des Messeamts Königsberg und des ihm angeschlossenen Wirtschaftsinstituts für Rußland und die Oststaaten zur Ostmesse kommen.

Die Ostmesse als nationale Sache des ganzen deutschen Ostens nimmt infolge der ungewöhnlich starken Anteilnahme auch des nicht fachlich interessierten Publikums unter allen deutschen Messen eine Sonderstellung ein. Sie bemüht sich ständig, dieser Eigenart durch einen weitgespannten Rahmen interessanter und volkskundlich wertvoller Sonderschauen im Dienste zielbewußter Volksaufklärung Rechnung zu tragen. Deshalb beteiligen sich auch an der Ostmesse solche Firmen in großem Umfange, denen es weniger um die Erfassung der Handelskreise, als um die zielbewußte propagandistische Beeinflussung breitester Volksmassen geht. Daher findet man auch zahlreiche führende Markenartikel-Unternehmen unter den ständigen Ausstellern der Ostmesse. Sie wissen, daß sie hier mit relativ geringen Mitteln eine aufnahmefähige und noch nicht übersättigte Menge von rund 120 000 Abnehmern aller Käuferschichten erfassen.

Infolge der nationalpolitischen Bedeutung der Deutschen Ostmesse werden jährlich im August die Reichs-, Staats- und Landesbehörden von den vorgeordneten Stellen dazu angehalten, zu prüfen, welche auf der Deutschen Ostmesse ausstellenden Firmen für die Vergebung behördlicher Aufträge mit herangezogen werden können. Infolgedessen hat der Besuch aller maßgebenden Behörden-Vertreter auf der Deutschen Ostmesse gerade in den beiden letzten Jahren für zahlreiche Aussteller eine besondere Bedeutung gehabt.

Die Gesamtheit dieser vielfältigen Besuchergruppen: Einkäuferschichten des In- und Auslandes, maßgebende Vertreter aller Behörden und ein breites aufnahmefähiges Laienpublikum haben in ihrer Gesamtheit die Ostmesse zu dem gemacht, was sie

heute ist: Die nach Leipzig größte deutsche Messe-Veranstaltung, der wirtschaftliche Mittelpunkt des deutschen und europäischen Ostens!

Aenderungen im Postverkehr mit dem Auslande.

Die griechische Postverwaltung teilt mit, daß nach einem neuen Gesetz für die Einfuhr von Schuldverschreibungen, Staatspapieren und Wertpapieren jeder Art eine besondere Einfuhrbewilligung der griechischen Ministerien der Finanzen und der Nationalen Wirtschaft erforderlich ist, die der Empfänger beim Eingang der Sendung vorlegen muß. Beim Fehlen dieser Einfuhrbewilligung müssen die Sendungen an den Aufgabeort zurückgesandt werden.

Für Handelswaren in Postpaketen nach Griechenland sind neuerdings Ursprungszeugnisse nicht mehr erforderlich.

Nach einer Mitteilung der isländischen Postverwaltung muß zur Zeit jede Ausfuhr von Devisen und jede Einfuhr von Waren von dem gesetzlich eingesetzten isländischen Devisen- und Einfuhrbüro genehmigt sein.

Im Postverkehr mit Trengganu (Malayaische Staaten) sind Warenproben mit Handelswert und zollpflichtigem Inhalt zulässig. Die Sendungen haben auf der Vorderseite den grünen Zollzettel zu tragen; auf ihm ist der Inhalt der Sendung nach Art der Ware, Reingewicht und Wert vom Absender anzugeben.

Fernsprechverkehr mit Australien, Neuseeland, Britisch Indien, der Südafrikanischen Union, Nord- und Südrhodesia.

Infolge Ermäßigung der auf die Funkstrecken entfallenden Gebührenanteile werden mit sofortiger Wirkung die Gebühren im Fernsprechverkehr mit Australien, Britisch Indien, der Südafrikanischen Union, Nord- und Südrhodesia über London Montag bis Freitag um 37,50 Fr., an Sonnabenden um 75 Fr. für ein gewöhnliches Dreiminutengespräch herabgesetzt. Im Sprechverkehr mit Neuseeland beträgt die Ermäßigung für alle Wochentage 41,25 Fr. je Gebühreneinheit.

Nähere Auskunft erteilen die Telegraphenanstalten.

Bücherbesprechung

„Das Wirtschaftsgebiet Berlin-Brandenburg“. Heft 16/1935 des Wirtschaftsblattes der Industrie- und Handelskammer zu Berlin, Organ der Wirtschaftskammer für den Bezirk Berlin-Brandenburg.

Zweck des mit zahlreichen Abbildungen, Tabellen und graphischen Darstellungen ausgestatteten Heftes ist, ein umfassendes Bild von der Berlin-Brandenburger Wirtschaft zu zeichnen. Darüber hinaus wird angestrebt, einen Ueberblick über die Aufgaben der Organisation der gewerblichen Wirtschaft, insbesondere auch der Wirtschaftskammern zu geben. Daneben werden einige grundsätzliche Fragen der deutschen Wirtschaftsführung behandelt. Als Verfasser der einzelnen Abhandlungen zeichnen namhafte Persönlichkeiten des politischen und wirtschaftlichen Lebens. Das Geleitwort ist vom Reichsbankpräsidenten und beauftragten Reichswirtschaftsminister Schacht verfaßt worden.

In einem einleitenden Artikel behandelt der Reichs- und Preußische Minister des Innern Frick grundsätzliche Fragen zur Neugestaltung des Reichs. Ueber das Verhältnis von Wirtschaft und politischer Führung schreibt Bernhard Köhler, der Leiter der Kommission für Wirtschaftspolitik der NSDAP. Zur Frage der neu ins Leben gerufenen Wirtschaftskammern äußern sich der Leiter der Reichswirtschaftskammer Hecker und Staatsrat Reinhart, der Leiter der Wirtschaftskammer für den Wirtschaftsbezirk Brandenburg und Präsident der Industrie- und Handelskammer Berlin. Hieran schließt sich eine Abhandlung von Syndikus Dr. Kopsch über die Neuorganisation der gewerblichen Wirtschaft. Die folgende Gruppe von Aufsätzen beschäftigt sich mit den speziellen Fragen der Berlin-Brandenburger Wirtschaft. Sämtliche Zweige der Berliner Wirtschaft finden eine eingehende Behandlung, und es wird gezeigt, in welchem Verhältnis die Berliner Wirtschaft zu der Wirtschaft des Reiches steht, und welche Auslandsbeziehungen sie sich geschaffen hat. In einem Anhang sind die charakteristischen Kennziffern für das Groß-Berliner Wirtschaftsleben zusammengestellt. Eine weitere Aufsatzgruppe, die die Behandlung einzelner Wirtschaftsgruppen der Berlin-Brandenburger Wirtschaft zum Gegenstand hat, enthält folgende Aufsätze: „Die Aufgaben der Bezirksgruppe Brandenburg der Reichsgruppe Industrie“, „Die Bedeutung des Einzelhandels im Wirtschaftskammerbezirk Brandenburg“, „Das Bankgewerbe im Wirtschaftsbezirk Berlin-Brandenburg“, „Das Versicherungsgewerbe im Wirtschaftsbezirk Brandenburg“, „Die Energiewirtschaft im Wirtschaftsbezirk Berlin-Provinz Brandenburg“, „Die Berliner Börse“. Den Abschluß bildet ein Aufsatz über die Bedeutung und die Organisation des Handwerks im Kammerbezirk. Die Aufgaben des Reichskommissars für Preisüberwachung finden ihre Darstellung durch Reichskommissar Dr. Goerdeler. In der folgenden Gruppe finden Verkehrsfragen sowie Fragen der öffentlichen Auftragserteilung und des Beschaffungswesens ihre Behandlung.

Es folgt nunmehr eine Reihe von Aufsätzen über wichtige Einzelfragen des wirtschaftlichen und sozialen Lebens unter besonderer Berücksichtigung der Verhältnisse in der Berlin-Brandenburger Wirtschaft. Von richtungweisendem Inhalt dürfte hier vor allem ein Aufsatz von Professor Dr. Hunke über die Bedeutung der Wirtschaftswerbung sein. Ueber Berlins Ausstellungen und Fachmessen schreibt Oberbürgermeister Dr. Sahm. Zwei weitere grundlegende Aufsätze behandeln die Themen: „Treuhänder der Arbeit in Berlin-Brandenburg“ (Dr. Daeschner) und „Der Sinn des Neubaues der Sozialversicherung“ (Staatssekretär Dr. Krohn). Die Sondernummer findet ihren Abschluß mit der Erörterung der für die nationalsozialistische Wirtschaft so bedeutungsvollen Frage des Nachwuchses in der Wirtschaft.

Internationale Neuheiten und Erfindungen. Verlag Bern-Transit 857, Schweiz.

Neuheiten und Erfindungen auf den verschiedensten Gebieten spielen im Wirtschaftsleben eines jeden Staates eine große Rolle. Sie sind dazu angetan, den Beschäftigungsgrad in Industrie und Gewerbe zu beleben und die Exportumsätze zu steigern. Die in Bern erscheinende Zeitschrift „Neuheiten und Erfindungen“ befaßt sich in eingehender und umfassender Weise mit dieser Materie und ist in einer Auflage von 6500 Exemplaren in allen Ländern verbreitet. Interessenten erhalten vom Verlag kostenlose Probehefte.

Druck von A. Schroth, Danzig.